Ministère des Transports

Rapport annuel 1983-1984

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports

Cette édition a été produite par la Direction générale
des publications gouvernementales du ministère
des Communications

Dépôt légal — 4e trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-2-551-09644-8
ISSN-0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1983-1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Jacques Léonard

Québec, le 1er octobre 1984

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 7

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 7
1.1 Lois constitutives 7
1.2 Lois administrées 7
1.3 Amendements aux lois et règlements 8
1.4 Vocation 9
1.5 Organisation administrative 9
Plan de l'organisation administrative 20, 21
1.6 Projet de réorganisation administrative 11

Chapitre II
Champs d'activité 13
2.1 Missions 13
2.2 Programmes 13

Chapitre III
Ressources 15
3.1 Ressources humaines 15
3.2 Ressources financières 15

Partie II
Activités par programmes 17

Chapitre IV
Programme 1
Systèmes de transport terrestre 17
4.1 Inventaires et recherches 17
4.2 Travaux de génie 18
4.3 Transport des personnes 19
4.4 Transport des marchandises 23

Chapitre V
Programme 2
Contrôle du transport 26

Chapitre VI
Programme 3
Construction du réseau routier 27
6.1 Orientations 27
6.2 Travaux routiers 27

Chapitre VII
Programme 4
Entretien du réseau routier 29
7.1 Conservation des chaussées 29
7.2 Structures 29
7.3 Équipement de contrôle 29
7.4 Entretien d'hiver 29
7.5 Activités de soutien 30
7.6 Soutien en matériel 30

Chapitre VIII
Programme 5
Gestion interne et soutien 31
8.1 Gestion financière 31
8.2 Administration 31
8.3 Communications 31
8.4 Systèmes de gestion 32

Chapitre IX
Programme 7
Transport maritime et aérien 34
9.1 Transport maritime 34
9.2 Transport aérien 35

Chapitre X
Programme 8
Service aérien gouvernemental 37
10.1 Transport des personnes et des marchandises 37
10.2 Protection de la forêt 37

Chapitre XI
Programme 9
Transport scolaire 38

Chapitre XII
Relations ministérielles 39
12.1 Relations intergouvernementales 39
12.2 Relations interministérielles 39

Liste des tableaux
1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère 13
2. Classement du personnel permanent par catégories d'emploi 15
3. Affectation des budgets de 1982-1983 et 1983-1984 par programmes et éléments de programme 16
4. Organigramme 20, 21
5. Inventaire en kilomètres du réseau routier 29
6. Entretien d'hiver 30

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I

Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transports.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au Ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil consultatif des transports.

De plus, le ministre des Transports assume la responsabilité de la Société des traversiers du Québec, autrefois la Société des traversiers Québec —Lévis.

Au cours des années, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux: la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive, en 1975, le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), en 1978, et la Régie de l'assurance automobile du Québec, en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-dessus énumérés, ceux-ci faisant l'objet de rapports séparés.

En ce qui concerne le COTREM, constitué par l'arrêté en conseil 1863-1978, du 7 juin 1978, et oeuvrant dans le domaine du transport de personnes dans la région de Montréal, son personnel et les services qu'il dispensait ont été intégrés, le 16 janvier 1984, dans le cadre d'un projet global de réorganisation administrative envisagé par le Ministère.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application:

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclame et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur le transport par taxi
1983, c. 46

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, modifiant diverses dispositions législatives,
1983, c. 45

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14 (Transport des écoliers)

1.3 Amendements aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1983-1984, quatre mesures législatives importantes ont été adoptées, à savoir:

— la Loi modifiant la Loi sur l'expropriation, le Code civil et la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal (1983, c. 21); cette loi vise principalement l'amélioration de la situation des expropriés et des locataires face aux procédures d'expropriation, en prévoyant la suspension de ces procédures en cas de contestation du droit à l'expropriation par l'exproprié, le transfert de propriété et le versement d'une indemnité avant la prise de possession par l'expropriant et de nouveaux recours, notamment pour retarder la prise de possession, en faveur des locataires et des occupants de bonne foi;

— la Loi sur la Société immobilière du Québec (1983, c. 40); cette loi, qui a pour objet de substituer la Société immobilière du Québec au ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement et à la Société de développement immobilier du Québec, contient aussi des dispositions transférant au ministre des Transports les pouvoirs du ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement en matière d'acquisition et d'expropriation pour fins publiques générales; elle précise aussi les pouvoirs du ministre des Transports quant à la construction, l'entretien et la réparation des installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires;

— la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, modifiant diverses dispositions législatives (1983, c. 45); cette loi a pour objet la réorganisation des services de transport en commun dans la région de Montréal à l'extérieur des territoires des commissions de transport, en prévoyant la création de conseils intermunicipaux de transport;

— la Loi sur le transport par taxi (1983, c. 46); cette loi a pour objet l'encadrement législatif du transport rémunéré de personnes par automobile, qu'il s'agisse d'un service de transport privé ou public.

Des modifications ont aussi été apportées à plusieurs règlements adoptés en vertu de la Loi sur les transports dont le ministre des Transports est responsable:

— le Règlement sur le transport scolaire
(Décret 1018-83 du 18 mai 1983)
Ce règlement remplace le précédent en apportant des ajustements relatifs au fonctionnement des comités consultatifs et aux étapes du processus d'attribution des contrats de transport scolaire;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par véhicule-taxi
(Décret 1203-83 du 8 juin 1983)
Les limites des agglomérations de Victoriaville et de Sherbrooke sont modifiées de manière à mieux répondre aux déplacements habituels des résidents et à améliorer la qualité des services;

— le Règlement modifiant le Règlement sur la location des véhicules automobiles
(Décret 1202-83 du 8 juin 1983)
Le règlement est modifié de manière à permettre la location sans permis de certains véhicules pour des fins d'examens de conduite;

— le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus
(Décret 1264-83 du 15 juin 1983)
Ce règlement consiste en une refonte complète de l'Ordonnance générale sur les voyages spéciaux et à charte-partie, qu'il remplace. Il permet aux transporteurs scolaires d'effectuer, sans permis, des voyages à charte-partie sur de courtes distances et, de manière générale, assouplit les règles applicables aux voyages à charte-partie de manière à mieux répondre aux besoins de la population par une plus grande disponibilité des services;

— le Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts
(Décret 1265-83 du 15 juin 1983)
Le règlement est modifié de manière à soustraire de toute réglementation tarifaire les voyages à charte-partie par autobus sur de courtes distances et à soumettre, à la procédure de dépôt plutôt qu'à la fixation, les tarifs pour les voyages spéciaux ainsi que pour les voyages à charte-partie sur de plus longues distances;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac
(Décret 1392-83 du 22 juin 1983)
Le règlement est modifié en ce qui concerne les règles applicables au contrôle du courtage en camionnage en vrac et au transfert des permis;

— le Règlement modifiant l'Ordonnance générale sur le camionnage
(Décret 1393-83 du 22 juin 1983)
(Décret 1800-83 du 1er septembre 1983)

Le premier règlement apporte à l'Ordonnance générale des modifications en concordance avec celles apportées au Règlement sur le camionnage en vrac relativement au transport du bois. Le second règlement apporte plusieurs modifications discutées lors d'un colloque sur le camionnage et il abroge l'Ordonnance générale sur l'assurance de la marchandise transportée;

— le Règlement modifiant les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec
(Décret 1394-83 du 22 juin 1983)
(Décret 1801-83 du 1er septembre 1983)
(Décret 2347-83 du 16 novembre 1983)
(Décret 2722-83 du 21 décembre 1983)

Les trois premiers règlements apportent des modifications en concordance avec celles apportées au Règlement sur le camionnage en vrac et à l'Ordonnance générale sur le camionnage, de manière à donner effet à ces modifications. Le dernier règlement établit une nouvelle table de frais pour les affaires soumises à la Commission;

— le Règlement modifiant le Règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques
(Décret 1802-83 du 1er septembre 1983)

Le règlement est modifié de manière à ne pas couvrir la location de deux ans ou plus sans clause de résiliation et de manière à préciser les normes relatives à la garde du véhicule loué;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport de produits nommés
(Décret 1803-83 du 1er septembre 1983)

Le règlement est modifié de manière à couvrir le transport de périodiques;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport en commun
(Décret 2346-83 du 16 novembre 1983)

Le règlement est modifié en concordance avec l'adoption du nouveau Règlement sur les voyages spéciaux ou à charte-partie par autobus. De plus, des modifications visent à permettre à la Commission des transports du Québec de délivrer des permis pour la desserte de Mirabel par autobus ou mini-bus à la suite du retrait de la C.T.C.U.M. de ce service. D'autres modifications visent à permettre l'établissement d'un service de transport aéroportuaire par véhicule-taxi selon une tarification par passager.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au Gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et de surveiller leur application.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins relatives au transport.

1.5 Organisation administrative

Conformément à l'approbation du Conseil du trésor, l'organisation administrative du Ministère était composée, au 31 mars 1984, principalement de 5 directions générales, 21 directions centrales, 12 directions régionales, 47 districts et 60 services.

Les cinq directions générales

1) Direction générale de la planification et du développement

Elle occupe la place centrale dans le processus global de gestion des systèmes de transport puisqu'elle est chargée de fournir aux autorités du Ministère l'éclairage nécessaire aux prises de décision.

Cette direction générale englobe les unités administratives dont les noms suivent, accompagnés chacun des lignes essentielles de leur mandat.

Direction des analyses: doter le Ministère d'un outil d'information statistique efficace et accessible, qui lui permette de mieux planifier, développer, gérer et faire fonctionner les systèmes de transport québécois; favoriser une approche globale en vue du développement des transports au Québec; et fournir aux autorités les éléments nécessaires à la prise de décisions éclairées.

Direction de la programmation: mettre à la disposition du Ministère une politique et un plan de transport qui tiennent compte à la fois des besoins existants et des ressources disponibles.

Direction du transport maritime et fluvial: promouvoir l'amélioration ainsi que l'efficacité des moyens et services de transport maritime et fluvial; viser l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport aérien: favoriser et assurer l'amélioration de même que l'efficacité des moyens et services de transport aérien; envisager l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport terrestre des personnes: favoriser l'amélioration et l'efficacité des moyens aussi bien que des services de transport des personnes par modes terrestres; viser l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

Direction du transport terrestre des marchandises: promouvoir l'amélioration et l'efficacité des moyens et services de transport de marchandises par modes terrestres; avoir en vue l'intégration de ces moyens et services avec les autres modes.

2) Direction générale du génie

Elle exerce des activités reliées au design des infrastructures de transport et offre des choix à la Direction générale de la planification et du développement; en fonction des options choisies, elle assure la confection des plans et devis nécessaires à la construction des ouvrages routiers, ferroviaires, maritimes et aériens; elle contrôle la qualité et fournit l'expertise technique dans la mise en oeuvre de tels projets.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

Direction des expertises et normes: assurer les expertises nécessaires au Ministère en procédant à la cueillette de données, à des analyses et à l'établissement de normes en matière de génie.

Direction de la recherche et du contrôle: garantir à tous les responsables de la conception, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures de transport l'assistance technique spécialisée qu'ils requièrent, de même que les supports de recherche nécessaires pour atteindre le plus haut niveau possible de qualité dans le choix des produits et des matériaux ainsi que dans les techniques de mise en oeuvre.

Direction des structures: s'assurer que tous les plans et devis servant à la construction de ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages soient effectués selon les règles de l'art.

Direction des tracés et projets: prendre les mesures nécessaires pour que tous les plans et devis servant à la construction des chaussées du Ministère soient dressés selon les règles de l'art.

Direction des acquisitions: assurer aux unités concernées, au moment requis, les droits de propriété et de passage afin d'éviter les délais dans les programmes de construction ou de rénovation; dans les négociations avec les tiers, agir dans les meilleurs intérêts du Ministère et des intéressés, propriétaires et autres, dans un esprit de justice et d'équité.

3) Direction générale des opérations

Elle voit à l'exécution des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes ainsi qu'aux plans et devis; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, à l'implantation et à l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

À cette direction générale se greffent les unités administratives suivantes:

Direction de la construction: doter le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction « construction »; garantir à l'échelle québécoise l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures de transport.

Direction de l'entretien: pourvoir le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction « entretien »; assurer à l'échelle québécoise l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux d'entretien des infrastructures et des bâtisses sous la juridiction du Ministère.

Directions régionales: fournir au niveau régional une gestion efficace des ressources consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère; projeter au niveau régional la dimension transport, en représentant le Ministère auprès de la population et de différents organismes publics.

4) Direction générale de la gestion financière

Elle veille à la bonne marche du Ministère, en exerçant un suivi et un contrôle sur le budget, la gestion interne et l'utilisation des fonds publics; elle représente le Ministère auprès du Conseil du trésor pour les demandes de budgets et d'effectifs, elle fournit aux unités administratives du Ministère des services spécialisés en matière de réclamation, de contrat et d'approvisionnement.

Les unités administratives qui en font partie sont les suivantes:

Direction du contrôle budgétaire: garantir une allocation rationnelle des ressources financières du Ministère et un contrôle budgétaire adéquat; s'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère ainsi que d'un contrôle adéquat des dépenses et des recettes; veiller à ce que le Ministère récupère les sommes maximums dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements aux niveaux municipal, provincial et fédéral ainsi que les autres sommes dues.

Direction des contrats et de l'approvisionnement: veiller à ce que l'approvisionnement du Ministère en matériaux ou autres fournitures soit effectué au meilleur coût possible et dans les délais requis; faire en sorte que des services compétents et conformes aux lois ou aux règlements en vigueur soient fournis aux unités administratives du Ministère en matière d'approvisionnement et de contrats.

Direction des réclamations: garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse existant, d'une part, entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part, entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction de la vérification interne et des enquêtes: faire en sorte que les unités administratives du Ministère soient gérées efficacement et que les fonds publics soient utilisés conformément aux lois et règlements; procéder, à la demande des autorités, à des enquêtes relatives à l'intégrité ou à l'honnêteté des agents et mandataires du Ministère dans l'exercice de leurs fonctions.

5) Direction générale de l'administration et du personnel

Elle fournit aux entités administratives du Ministère des services d'expertise et de soutien sur le plan administratif. Elle assiste les gestionnaires en matière de ressources humaines et matérielles, de pratiques administratives, de gestion de l'information et de communication.

Elle conseille les gestionnaires dans l'exercice des pouvoirs qui leur sont délégués aux niveaux de l'organisation administrative, du perfectionnement des employés et des relations de travail et ce, en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives, programmes et directives régissant le personnel de la fonction publique. Elle exerce, de plus, le pouvoir délégué par l'Office du recrutement et de la sélection du personnel pour l'avancement, la promotion et le recrutement du personnel ouvrier.

Elle développe, exploite et entretien des systèmes informatisés de gestion du Ministère.

Dans cette direction générale, sont regroupées les unités administratives suivantes:

Direction du personnel: répondre, au sein du Ministère, de la qualité de la structure administrative, du personnel requis, ainsi que de l'harmonie dans les relations de travail.

Direction des communications: faire connaître à la population, ainsi qu'à la clientèle et aux employés du Ministère, les objectifs, politiques, projets et réalisations du Ministère.

Direction de l'administration: assurer aux gestionnaires du Ministère, sur le plan tant administratif que matériel, l'assistance et le soutien appropriés à leurs besoins.

Direction des systèmes de gestion: pourvoir le Ministère de systèmes cohérents d'information et de gestion qui répondent à ses besoins.

1.6 Projet de réorganisation administrative

L'exercice financier 1983-1984 a été caractérisé par l'élaboration d'un projet de modifications partielles à la structure administrative supérieure au Ministère, projet qui a été présenté au Conseil du trésor le 14 juillet 1983. Ces aménagements visaient à répondre plus adéquatement aux besoins socio-économiques, ainsi qu'à correspondre de plus près à la réalité vécue à l'intérieur même de cette structure.

La première étape, qui a été menée avec des objectifs visant la gestion de la décroissance et la saine utilisation du personnel du Ministère, a consisté en un regroupement, sous l'appellation de Direction générale de l'administration et de la gestion financière, des activités de support à la gestion. Cette fusion des anciennes directions générales de la gestion financière, d'une part, et de l'administration et du personnel, d'autre part, a pris effet le 17 janvier 1984.

Dans une deuxième étape, on a revu les structures et les plans d'organisation administrative de la Direction générale de la planification et du développement. Cette révision a débouché sur la création ou la modification des structures de:

— la Direction générale du transport terrestre des personnes;
— la Direction générale du transport intermodal;
— la Direction de la recherche;
— la Direction du secrétariat du Ministère.

Afin d'améliorer la cohérence des interventions et des politiques gouvernementales dans le domaine du transport terrestre des personnes, et vu l'importance d'intégrer les activités et les responsabilités du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), dans la structure administrative du Ministère, on a envisagé la création d'une nouvelle Direction générale du transport terrestre des personnes.

On a également proposé la création d'une nouvelle Direction générale du transport intermodal, devant assumer les responsabilités relatives à l'évaluation, la concertation, la conception et le développement des services, modes et systèmes de transport des marchandises dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier, ainsi que l'intégration de ces différents modes de transport.

Quant à la nouvelle Direction de la recherche, elle s'inscrit dans la volonté gouvernementale, exprimée dans le « Virage technologique », de faire de la recherche-développement (R-DT) un outil fondamental du développement économique québécois.

De plus, certains réaménagements ont été proposés au secrétariat du Ministère, dans le cadre d'une mise à jour complète des affaires exécutives, administratives et des relations extra-ministérielles.

Chapitre II

Champs d'activité

2.1 Missions

Le ministère des Transports participe aux missions économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le progrès local, régional et national. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère assume la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin que les modes de transport offrent un service satisfaisant aux écoliers.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du Gouvernement et de l'Administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

C'est à l'intérieur de huit (8) programmes que se répartissent les activités du Ministère:

1. Systèmes de transport terrestre

   Ce programme vise à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun, sauf le transport scolaire qui forme à lui seul le neuvième programme.

2. Contrôle du transport

   Ce programme concerne l'application des lois, ordonnances et règlements relatifs au transport commercial des personnes et des marchandises.

3. Construction du réseau routier

   Ce programme vise à l'amélioration du réseau routier.

4. Conservation du réseau routier

   Ce programme vise à maintenir la qualité du réseau routier.

5. Gestion interne et soutien

   Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Commission des transports du Québec

   Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

Tableau 1
Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre 2. Contrôle du transport 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Services de soutien	8. Transport aérien gouvernemental
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et services	9. Transport scolaire

7. Transport maritime et aérien

   Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

   Ce programme vise à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

9. Transport scolaire

   Ce programme vise à permettre aux institutions des niveaux primaire et secondaire d'assurer des services de transport aux écoliers.

Chapitre III

Ressources

3.1 Ressources humaines

Les effectifs du ministère des Transports, pour l'année 1983-1984, s'établissaient à 8 567, chiffre qui indique le nombre de postes autorisés.

La main-d'oeuvre occasionnelle employée par le Ministère a représenté 1 960 personnes-années.

Tableau 2
Classement du personnel permanent par catégories d'emplois

Catégories d'emplois	Postes autorisés
Hors-cadres	1
Cadres supérieurs	248
Professionnels	690
Agents de maîtrise (fonctionnaires)	187
Agents de maîtrise (agents de la paix)	15
Agents de maîtrise (ouvriers)	250
Techniciens et assimilés	1 435
Employés de bureau et assimilés	1 820
Agents de la paix	160
Ouvriers	3 761
Total:	**8 567**

Au cours de la dernière année, le Ministère a accordé, dans le cadre de son programme d'égalité en emploi, volet femmes, des congés pour étude à temps partiel à 92 employées de niveau fonctionnaire. La période de congé pouvait représenter entre une demi-journée et deux jours par semaine, selon le nombre de cours suivis. Des sessions d'information sur la carrière ont également été données à plus de 400 employées réparties sur tout le territoire.

Au chapitre des relations de travail, on a pu assister, en 1983-1984, à une baisse sensible du nombre de griefs. Cette baisse peut s'expliquer par une meilleure connaissance et une meilleure gestion des conventions collectives de la part des gestionnaires du Ministère, dans le cadre de la mise en application récente du *Manuel d'application des conventions collectives*.

Le Ministère a presque achevé une vaste opération de régionalisation de l'administration des salaires, s'inscrivant ainsi dans le sens prévu par la nouvelle Loi sur la fonction publique (Loi 51).

L'exercice 1983-1984 a également vu la mise en application de la nouvelle politique de santé et sécurité au travail du Ministère. On a pu, entre autres mesures, assister à la mise en place, au sein du Ministère, de nombreux comités de santé et sécurité au travail.

3.2 Ressources financières

Le budget alloué au ministère des Transports pour 1983-1984 s'élevait à 1 663 383 500 $ comparativement à 1 559 812 600 $ pour 1982-1983. Le tableau comparatif qui suit fait état de la répartition du budget par programmes et éléments de programme.

On peut constater une hausse importante des crédits au programme de construction du réseau routier (programme 3) ainsi qu'au programme de gestion interne (programme 5). Il s'agit de sommes qui ont été ajoutées dans le cadre du plan de relance.

Tableau 3
Affectation des budgets 1982-1983 et 1983-1984 par programmes et éléments de programme

	1982-1983	1983-1984
1. Systèmes de transport terrestre	351 763 900 $	373 123 600 $
I Inventaires et recherches	7 533 800	6 984 700
II Transport des personnes	342 883 200	365 308 500
III Transport des marchandises	1 346 900	1 230 400
2. Contrôle du transport	7 604 800 $	7 553 700 $
3. Construction du réseau routier	393 260 100 $	425 054 100 $
I Autoroutes	155 044 300	125 615 400
II Routes principales	102 932 800	133 478 400
III Routes régionales	49 372 800	54 560 300
IV Autres routes	85 910 200	111 400 000
4. Conservation du réseau routier	431 987 400 $	431 638 900 $
I Conservation des chaussées et éléments de confort	155 119 600	156 358 000
II Conservation des structures	24 772 100	24 837 300
III Conservation de l'équipement de contrôle et de sécurité	31 701 000	31 125 700
IV Exploitation d'hiver	132 639 600	133 847 200
V Activités de soutien	31 446 000	30 284 400
VI Soutien en matériel	56 309 100	55 186 300
5. Gestion interne et soutien	54 605 200 $	77 924 800 $
I Direction	3 684 000	3 063 800
II Soutien administratif	31 308 900	31 604 500
III Soutien technique	4 770 100	5 274 700
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	14 842 200	37 981 800
6. * Commission des transports du Québec	9 792 200 $	8 913 800 $
7. Transport maritime et aérien	38 631 100 $	50 815 900 $
I Transport maritime	31 413 100	27 843 600
II Transport aérien	7 218 000	22 972 300
8. Transport aérien gouvernemental	17 265 600 $	16 975 300 $
I Transport des personnes et des marchandises	9 940 100	9 560 600
II Protection de la forêt	7 325 500	7 414 700
9. Transport scolaire	254 902 300 $	271 383 400 $
I Aide au transport scolaire	253 963 300	270 482 400
II Soutien administratif	939 000	901 000
Total:	**1 559 812 600 $**	**1 663 383 500 $**

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

Partie II
Activités par programmes

Chapitre IV

Programme 1
Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaires et recherches

Les activités du Ministère reliées à cet élément de programme se sont inscrites dans la ligne des priorités gouvernementales; les quatre principaux secteurs d'intervention ont été:

a) la recherche et le développement;
b) l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
c) l'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère;
d) le développement économique.

a) La recherche et le développement

La nécessité est devenue plus impérieuse pour le Ministère de concevoir et de développer, dans la concertation, de façon globale et complémentaire, un système optimal où chaque mode de déplacement occupe la place qui lui revient en raison de ses caractéristiques spécifiques (rapidité, confort, flexibilité, fiabilité, effet sur le milieu, sécurité, niveau de service, etc.).

L'adoption des lois sur l'aménagement et l'urbanisme, sur la protection du territoire agricole et sur la qualité de l'environnement l'ont incité à modifier et à préciser ses procédures de planification. L'évaluation et la révision de diverses politiques touchant la gestion des infrastructures, l'optimisation des programmes d'entretien, la répartition des responsabilités administratives et financières ont été faites en concertation de façon à ce qu'il en résulte des guides et des politiques pour l'implantation des infrastructures de transport, dans lesquels les exigences de ces lois s'intègrent à la planification des transports.

Dans le domaine des études socio-économiques, des techniques d'évaluation originales ont été mises au point au cours de l'année. Les grands thèmes ont touché principalement: la théorie et la pratique de la tarification routière, l'application des méthodes coûts/avantages et multicritères au domaine des transports et une meilleure intégration multimodale des systèmes de transport.

La filière énergétique était inscrite dans presque toutes les études. L'économie d'énergie, le transport et l'utilisation des produits énergétiques sont demeurés des préoccupations constantes (utilisation du gaz pour certains véhicules, etc.).

Parmi les sujets qui ont été abordés, mentionnons: politique d'étagement des passages à niveau; emprises ferroviaires désaffectées, énoncé de politique; avantages comparatifs de l'utilisation du béton de ciment et du béton bitumineux dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec; impact économique et administratif de trois scénarios de transport pour l'approvisionnement des Îles-de-la-Madeleine; conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine; la réglementation sur le transport interurbain par autocar au Québec.

b) L'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)

Au cours de l'exercice, le Ministère a poursuivi ses efforts afin de répondre aux obligations qui découlent de cette loi et de la création de 94 municipalités régionales de comté (MRC). Conformément à l'article 11 de la loi, le Ministère a produit et transmis au Secrétariat à l'aménagement et au développement (SAD) 20 documents qui exposent ses orientations préliminaires spécifiques pour chacune de ces MRC, et qui s'ajoutent aux 26 déjà produits l'année précédente. Ces documents informent chaque MRC des intentions du Ministère susceptibles de les éclairer dans la préparation de leur schéma d'aménagement. Ils décrivent aussi les projets d'équipement et d'infrastructure que le Ministère entend réaliser dans le territoire de chaque municipalité régionale de comté.

Par ailleurs, conformément à l'article 70, le Ministère a préparé des avis concernant 30 règlements de contrôle intérimaire déposés par autant de MRC et a pris en considération la proposition de schéma d'aménagement présentée par la municipalité régionale de comté de Laval.

c) Expériences de concertation avec les municipalités régionales de comté

Dans le cadre de l'évaluation des modalités de décentralisation du réseau routier d'intérêt local, le Ministère a assumé la coordination d'expériences-pilotes sur la décentralisation de la voirie tertiaire dans trois municipalités régionales de comté: Matapédia, Bécancour et Roussillon. À cette fin, des comités régionaux ont été créés, formés de représentants du Ministère en région et de quelques maires des municipalités régionales de comté concernées. Ces expériences pemettront de mesurer la volonté et la capacité des MRC d'assumer de nouvelles responsabilités dans le domaine de la voirie, ainsi que les impacts et les diverses modalités de cette prise en charge.

Les expériences-pilotes ont pour objectif général d'améliorer le réseau local de la MRC, en y associant les représentants de la municipalité régionale de comté, ainsi que ceux des municipalités. Deux sous-objectifs permettront d'y parvenir: d'abord l'amélioration des connaissances du réseau routier de la MRC, puis la détermination des modalités de prise en charge graduelle par la MRC de certaines responsabilités de voirie. Pour atteindre ces objectifs, les activités suivantes ont été amorcées: la constitution d'un inventaire du réseau local et la classification fonctionnelle du réseau de la MRC. Également, le Ministère s'est engagé à livrer l'information nécessaire aux MRC concernées.

d) L'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère

Selon l'orientation du Gouvernement visant à reconstituer, au cours des prochaines années, une marge de manoeuvre qui lui permette de répondre aux besoins nouveaux de la population sans surtaxer l'économie québécoise, le Ministère s'est engagé à réduire la croissance du coût de certaines de ses activités. Il a donc appliqué en 1983-1984 les compressions budgétaires proposées l'an dernier, soit 38 400 000 $ qui s'ajoutaient aux 14 200 000 $ initialement prévus. Encore cette année, le Ministère a procédé à la détermination des activités moins prioritaires, ce qui l'a conduit à proposer pour l'année 1984-1985 des compressions budgétaires de 29 300 000 $.

En plus de cette mesure, le Ministère a amorcé sa démarche d'évaluation en profondeur de ses activités, particulièrement dans le secteur de la construction du réseau routier. Après une mise à jour d'un inventaire de ses activités de construction routière, le Ministère a commencé d'évaluer chacune d'elles afin d'en augmenter la productivité. D'autre part, des études ont été poursuivies pour que la politique de gestion du réseau routier réponde le plus efficacement possible aux besoins existants.

4.2 Travaux de génie

Dans le cadre de ses activités relatives à la programmation, à la planification et à la prise de décision, le Ministère a mené des études touchant à la justification et à l'opportunité de projets routiers, aériens, portuaires et cyclables, ainsi que de l'établissement de haltes routières et d'un poste de contrôle du transport routier.

Dans le cadre de ses activités reliées à l'utilisation du réseau routier, le Ministère a continué l'inventaire qualitatif et quantitatif de 16 564 km de routes et effectué 910 relevés de circulation. Pour améliorer la sécurité des usagers, il a analysé 442 sites d'accidents et identifié 232 zones et points dangereux. Il a de plus collaboré avec l'ARTC à un projet spécial, à la Pérade, concernant la capacité sur les routes à deux voies continues.

La protection de l'environnement, du patrimoine et des terres agricoles a aussi fait partie des préoccupations du Ministère lors de la préparation de travaux de génie. En effet, il a oeuvré sur 144 projets, en effectuant des études sur les impacts de la construction, de la pollution et du bruit. Le Ministère a également entrepris l'élaboration d'une politique concernant le bruit en milieu urbain et prépare un guide d'architecture de paysage, pour son usage interne.

En vue de procéder à la construction et à la réfection des infrastructures, le Ministère a préparé des plans de chaussée pour 281 km de routes et six pistes d'atterrissage, effectué des sondages pour 237 km de routes, fait les démarches et recherches pour 282 sites de sources de matériaux (sable, pierre et gravier). Il a préparé des plans pour 58 ouvrages d'art, 85 ensembles d'éclairage routier, 140 devis de signalisation et 137 aménagements connexes (carrefour, halte routière, poste de contrôle).

Le Ministère construisant des infrastructures dans des emprises qu'il acquiert, il a exécuté de l'arpentage foncier sur 1 117 km de routes et signé 1 500 ententes d'expropriation ainsi que déplacé les services et installations publiques à 678 endroits.

De plus, il a assuré la qualité de l'exécution et celle des matériaux pour 2 691 sites sur 10 000 km, analysé 12 645 échantillons, effectué 48 000 essais sur des matériaux, de même qu'il a fourni 103 expertises sur divers matériaux: béton de ciment, mélange bitumineux et matériel de métallurgie.

Le Ministère a poursuivi sa révision continuelle des normes techniques de construction et de signalisation ainsi que celle du cahier des normes et devis généraux, plus particulièrement en matière de métallurgie.

Il a de plus révisé et converti au système métrique (S.I.) les dessins normalisés de ponceaux en béton armé. Ces nouveaux plans ont été distribués aux utilisateurs.

4.3 Transport des personnes

Transport en commun

Ayant en vue une utilisation maximale des ressources humaines, financières et matérielles nécessaires au fonctionnement des services de transport terrestre des personnes, le Ministère a procédé, au cours du dernier exercice, à une consolidation de différents programmes ainsi qu'à une rationalisation des systèmes.

La volonté gouvernementale de promouvoir le transport en commun comme mode de déplacement des personnes, particulièrement en milieu urbain, a continué de s'affirmer entre autres par des subventions totalisant 336 700 000 $, ce qui représente une augmentation de 2,1 pour cent par rapport aux crédits attribués à ce chapitre en 1982-1983.

Les principales subventions en cette matière ont été versées en rapport avec les revenus des organismes publics de transport (131,3 m $), les laissez-passer mensuels pour compenser les baisses de tarifs accordées aux usagers réguliers (41,3 m $), le service de la dette du métro (84,3 m $), la construction de garages et l'achat d'autobus (29,9 m $), le transport adapté pour personnes handicapées (9,0 m $) et l'intégration tarifaire des services de trains de banlieue de la région de Montréal (12,6 m $).

En plus de l'attribution de ces subventions, le Ministère a mené, par l'entremise du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), différentes études dans la région de Montréal. Ces études, pour 1983-1984, ont concerné le métro de surface, la modernisation des trains de banlieue, le cadre institutionnel, financier et tarifaire, les options de transport sur la Rive-Sud de Montréal, les mesures préférentielles pour le transport collectif, le potentiel d'utilisation des autobus articulés et le carrefour de transport au centre-ville de Montréal.

a) Le métro de surface

La question du métro de surface a donné lieu à une intense activité durant l'année 1983. On a d'abord vu à dresser, en collaboration avec les organismes de la CUM, les plans préliminaires d'implantation de la ligne nº 6 Du Collège — Pointe-aux-Trembles et à conduire toutes les études techniques relatives aux équipements, aux systèmes et au matériel roulant. L'année 1983 a permis au ministère des Transports de préparer en grande partie l'avant-projet qui lui avait été commandé en 1981, suite à l'accord conclu entre le Gouvernement et la CUM, concernant la réalisation du plan de transport sur le territoire de la CUM.

Parallèlement à ces travaux, plusieurs études exploratoires ont été conduites pour définir des variantes éventuelles et améliorer le réseau qui avait été retenu en 1981. Le COTREM a aussi poursuivi, en collaboration avec Via Rail et C.N. Rail, les études sur les modalités d'une utilisation partagée et à long terme de l'emprise de la ligne Deux-Montagnes.

b) La modernisation des trains de banlieue

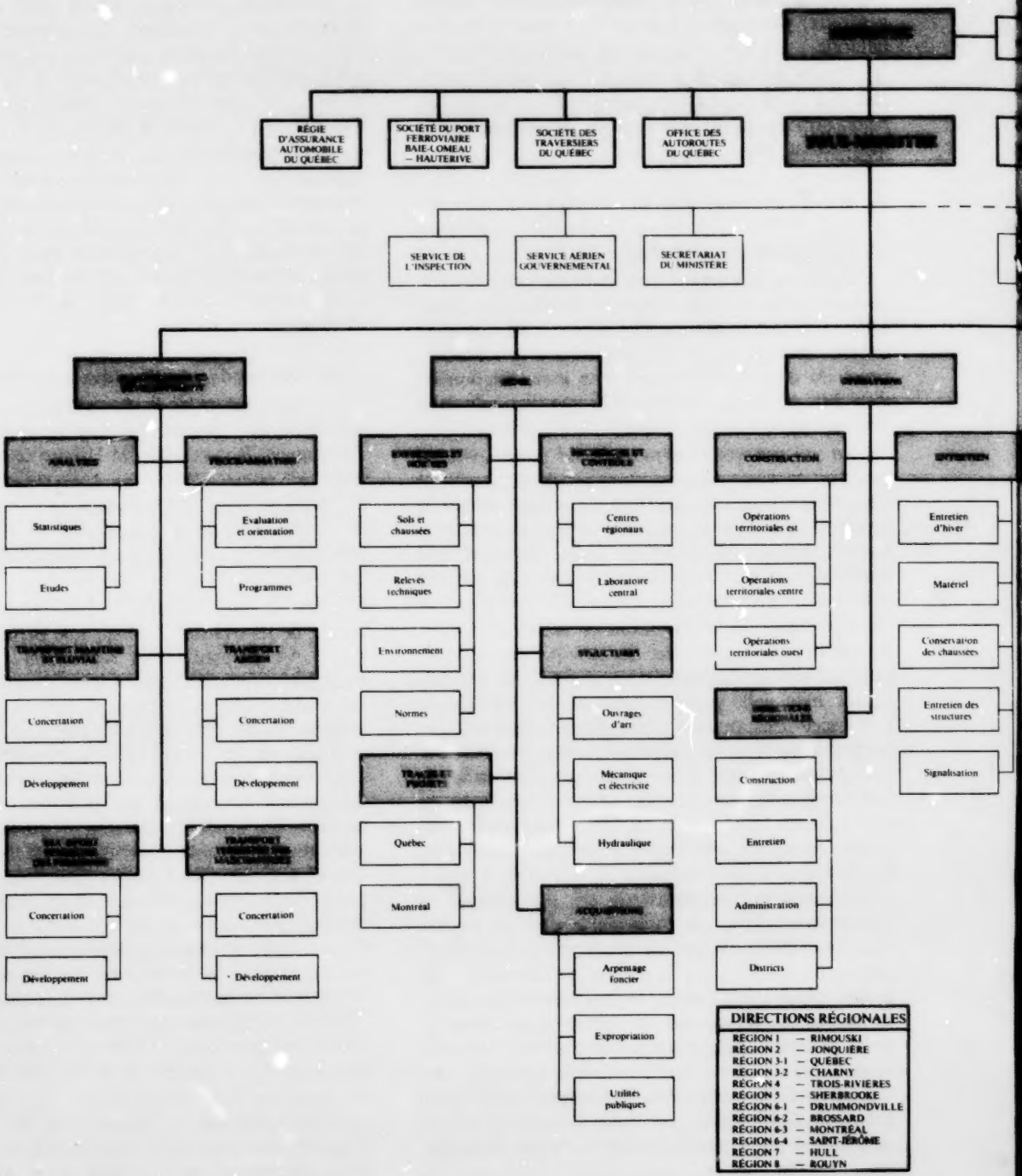
Les travaux et les études nécessaires à la modernisation des trains de banlieue vers Deux-Montagnes, Rigaud et Saint-Hilaire se sont poursuivis.

Pour la ligne Deux-Montagnes, divers travaux de construction de stationnements et d'amélioration au confort et à la sécurité des usagers en station ont été exécutés.

Pour la ligne Rigaud, un programme de réparation et de rénovation étalé sur une période de quatre ans a été préparé et sa réalisation amorcée. Ce programme inclut une rénovation complète du matériel roulant, une reconstruction des stations et divers travaux relatifs à la réfection des voies ferrées afin d'obtenir un service amélioré. La première phase du programme de rénovation du matériel roulant a été accomplie. Il s'agit d'une révision complète des locomotives et de la réparation des voitures. De plus, des études préparatoires ont été faites pour 14 des 17 stations. Des plans et devis ont été préparés pour la construction de quais neufs, l'aménagement de stationnements et de débarcadères d'autobus, l'installation de clôtures, lampadaires, abris, bancs, ainsi que pour la rénovation de bâtiments et leur conversion en salles d'attente. Les principaux travaux sont effectués aux stations Vendôme — en correspondance avec le métro —, Montréal-Ouest, Beaconsfield, Beaurepaire et Baie-d'Urfé.

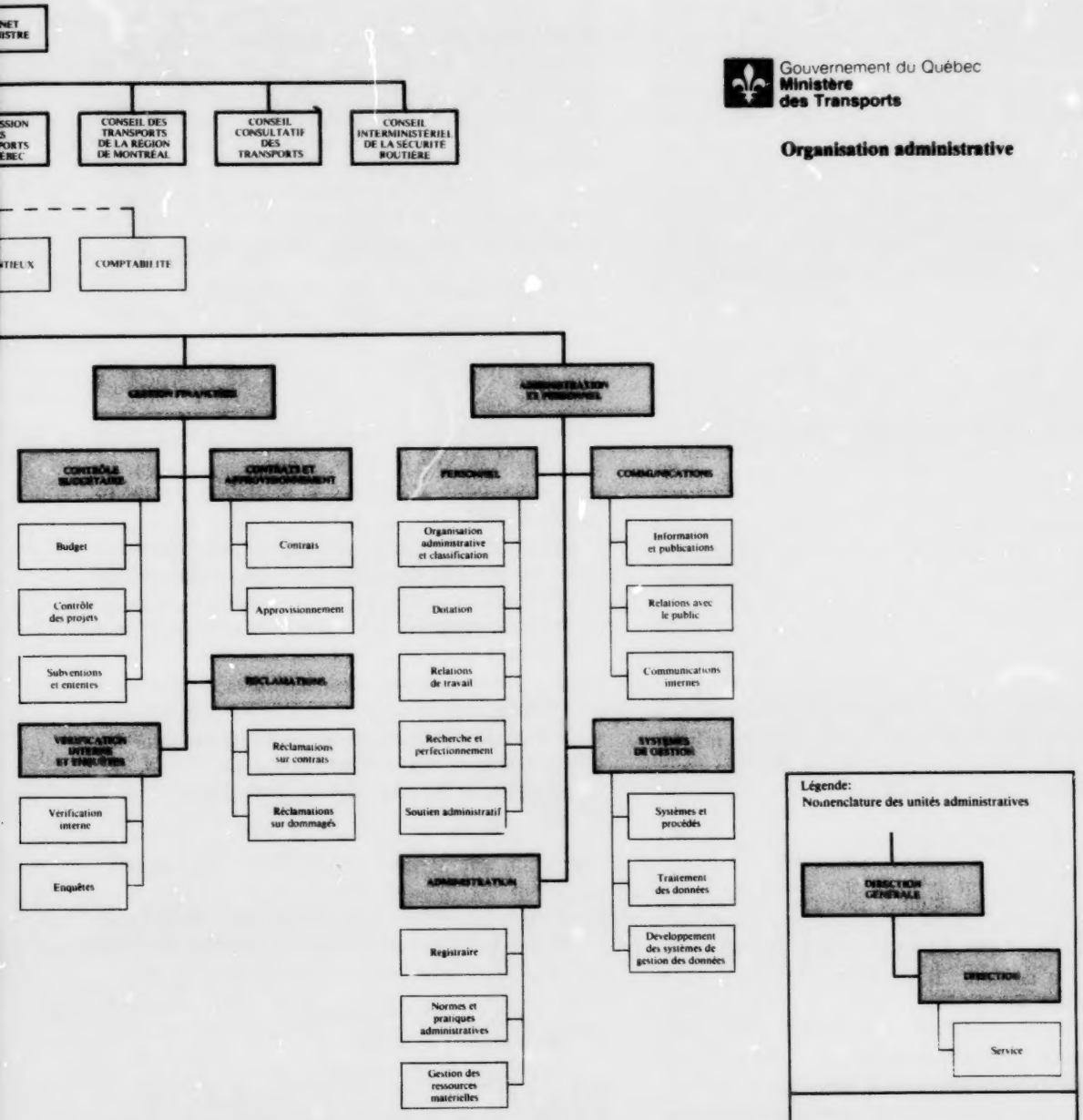
Pour la ligne Saint-Hilaire, des négociations sont actuellement en cours avec le C.N. et le Conseil intermunicipal de transport du secteur Saint-Hyacinthe—Beloeil afin d'en arriver à une entente de service, pour son maintien et son amélioration.

Au cours de cette année financière, le Ministère a versé quelque 15 200 000 $ pour l'exploitation des trois lignes de trains de banlieue et 10 300 000 $ en immobilisations pour leur modernisation.


RÉGIE D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
SOCIÉTÉ DU PORT FERROVIAIRE BAIE-COMEAU — HAUTERIVE
SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC
OFFICE DES AUTOROUTES DU QUÉBEC
SERVICE DE L'INSPECTION
SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE
Statistiques
Études
Évaluation et orientation
Programmes
Concertation
Développement
Concertation
Développement
Concertation
Développement
Concertation
Développement
Sols et chaussées
Relevés techniques
Environnement
Normes
Québec
Montréal
Centres régionaux
Laboratoire central
Ouvrages d'art
Mécanique et électricité
Hydraulique
Arpentage foncier
Expropriation
Utilités publiques
Opérations territoriales est
Opérations territoriales centre
Opérations territoriales ouest
Construction
Entretien
Administration
Districts
Entretien d'hiver
Matériel
Conservation des chaussées
Entretien des structures
Signalisation
DIRECTIONS RÉGIONALES
RÉGION 1 — RIMOUSKI
RÉGION 2 — JONQUIÈRE
RÉGION 3-1 — QUÉBEC
RÉGION 3-2 — CHARNY
RÉGION 4 — TROIS-RIVIÈRES
RÉGION 5 — SHERBROOKE
RÉGION 6-1 — DRUMMONDVILLE
RÉGION 6-2 — BROSSARD
RÉGION 6-3 — MONTRÉAL
RÉGION 6-4 — SAINT-JÉRÔME
RÉGION 7 — HULL
RÉGION 8 — ROUYN

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Organisation administrative



Légende:
Nomenclature des unités administratives

Pierre Michaud
sous-ministre

5 mai 1981

c) Le cadre institutionnel, financier et tarifaire

Au cours de 1983, le ministre des Transports a donné suite aux avis exprimés lors de la commission parlementaire tenue à l'automne 1982 et a entamé la modification progressive de différentes modalités d'organisation du transport en commun dans la région de Montréal, aux niveaux tant institutionnel et financier que tarifaire.

À cet effet, le principal projet s'est concrétisé en décembre 1983 avec l'adoption de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport, modifiant diverses dispositions législatives (projet de loi 46, 1983, c. 45). Cette loi est en vigueur depuis le 1er janvier 1984, et le ministère des Transports doit voir à son implantation progressive durant l'année 1984. Le Ministère offre notamment son assistance aux 150 municipalités touchées par cette loi pour leur regroupement, la préparation des ententes et des plans de transport, l'organisation et le financement de leurs services de transport en commun et les négociations avec des transporteurs. De plus, des propositions pour modifier les lois des trois commissions de transport de la région de Montréal sont à l'étude et devraient faire l'objet de mesures législatives au cours de 1984, afin de donner des pouvoirs plus directs aux autorités municipales.

Depuis février 1983, le ministre des Transports rencontre régulièrement les principaux élus du territoire des trois commissions de transport de la région. Cette table de concertation permet de discuter de toutes les questions concernant le cadre institutionnel, financier et tarifaire du transport en commun dans la région de Montréal. Un comité technique a été créé par la table de concertation, chargé d'étudier les différents dossiers et de proposer des recommandations.

Ce comité s'est réuni à plusieurs reprises au cours des derniers mois pour en arriver à un consensus au niveau des objectifs et des modalités de l'intégration tarifaire. Il s'agirait, dans un premier temps, d'une intégration interréseaux qui pourrait entrer en vigueur dès l'été 1984. Ultérieurement, on procéderait à l'intégration progressive des tarifs des conseils intermunicipaux de transport.

Sur le plan financier, le programme d'aide gouvernementale a été modifié afin de plafonner, proportionnellement à la contribution municipale, les subventions aux commissions de transport de la région de Montréal au cours des prochaines années. Des modifications ont également été apportées au programme d'aide pour la région à l'extérieur des territoires juridiques des commissions de transport, notamment pour permettre l'admissibilité des conseils intermunicipaux de transport aux subventions.

d) Les options de transport de la Rive-Sud de Montréal

Une étude sur les options de transport sur la Rive-Sud de Montréal a été entreprise, dans le but de réévaluer les différents scénarios étudiés antérieurement et d'évaluer ceux qui ont été suggérés récemment par les divers intéressés. Cette révision des scénarios devrait permettre aux autorités d'orienter leurs décisions concernant le plan de transport qui leur apparaît désirable à long terme pour la Rive-Sud. La première phase de ces études s'est terminée au printemps de 1984 et la deuxième phase des travaux est déjà bien amorcée.

e) Les mesures préférentielles pour le transport collectif

Plusieurs études ont été produites ou poursuivies afin d'améliorer les services de transport en commun dans la région de Montréal:

— les études de traitements préférentiels sur le pont Viau et au sud du pont Viau;
— l'accessibilité prioritaire à la station de métro Longueuil;
— les traitements préférentiels pour les autobus et le terminus de la C.T.R.S.M. au centre-ville de Montréal;
— les améliorations de la voie réservée sur le pont Champlain;
— la signalisation pour les véhicules de transport collectif;
— le potentiel de traitements préférentiels pour les autobus dans l'axe Henri-Bourassa;
— l'évaluation du potentiel du covoiturage.

Par ailleurs, deux projets se sont réalisés:

— la voie réservée sur le boulevard des Laurentides;
— la normalisation de la signalisation pour le traitement préférentiel réservé aux véhicules de transport collectif.

f) Le potentiel d'utilisation des autobus articulés

Une étude a été entreprise pour la C.T.L., la C.T.R.S.M. et la C.T.C.U.Q., examinant l'impact des autobus articulés sur l'exploitation, sur le service et sur les économies pour les commissions de transport et le Gouvernement. Cette étude sera complétée par un projet de démonstration permettant d'utiliser des autobus articulés sur quatre lignes d'autobus.

g) Le carrefour de transport au centre-ville de Montréal

Une autre étude a porté sur le concept et la faisabilité d'un centre d'interconnexion qui regrouperait plusieurs services de transport au centre-ville de Montréal (taxi, service aéroportuaire, métro, trains, autobus urbains et système en site propre reliant la Rive-Sud à Montréal). Ce centre d'interconnexion serait intégré dans un complexe multifonctionnel (centre d'accueil, bureaux, commerces, activités culturelles, etc.)

Transport par véhicule-taxi

Le 21 décembre 1983, le lieutenant-gouverneur sanctionnait la Loi sur le transport par taxi. Faisant suite au programme d'action « De nouvelles avenues pour le taxi », cette loi établit un encadrement législatif spécifique au transport par taxi et couvre, sauf exception, l'ensemble du transport rémunéré de personnes par automobile.

Cette loi prévoit la possibilité pour les taxis d'offrir un service collectif suite à la signature d'un contrat ou suite à une autorisation réglementaire, selon le cas. Comme corollaire, les organismes publics de transport en commun, des municipalités ou regroupements de municipalités sont autorisés à conclure des contrats en vue de l'organisation du transport collectif par taxi.

En ce qui concerne le service privé, il est possible de l'offrir à un tarif autre que celui qui est autorisé par la Commission des transports du Québec lorsque ce service a fait l'objet d'un contrat préalablement approuvé. La Loi sur le transport par taxi autorise également le transport de colis et permet, sous certaines conditions, la fourniture de services spécialisés, tel le transport par limousine.

Cette loi confirme l'existence des ligues de propriétaires de taxi, tout en modifiant légèrement leur rôle et leurs modalités de fonctionnement.

De plus, la loi permet le transfert, aux autorités régionales qui y sont définies, de certaines compétences réglementaires et administratives en matière de taxi.

Finalement, la Loi sur le transport par taxi contient des dispositions particulières applicables à certains types de transport effectués présentement en vertu de permis de transport par automobile non immatriculée comme taxi.

Le ministère des Transports prévoit pour l'année 1984 l'adoption d'un nouveau cadre réglementaire qui viendra compléter les dispositions contenues dans la Loi sur le transport par taxi.

Transport des personnes handicapées

Le développement des services de transport adapté, subventionné par le ministère des Transports, a connu un taux d'augmentation rapide depuis 1979. Toutefois, nous constatons que depuis la fin de 1983 le taux de croissance des services connaît un certain plafonnement. On peut donc présumer que le transport adapté entre lentement dans une phase de consolidation.

En effet, la presque totalité des municipaliés de 20 000 habitants et plus au Québec ont mis sur pied des services de transport adapté. En 1983-1984, la dépense a été de l'ordre de 9 500 000 $, pour 40 services de transport adapté dont 31 sont des services municipaux.

L'introduction du taxi pour l'exploitation du transport adapté est considérée de plus en plus comme une initiative intéressante. Elle permet généralement de fonctionner à moindre coût et de fournir un meilleur service à l'usager. Actuellement, quatre des neuf organismes de transport en commun utilisent le taxi et quelques services municipaux ont emboîté le pas. C'est une mesure à l'avantage de tout le monde, y compris de l'industrie du taxi.

Le ministère des Transports a diffusé en 1983 une politique d'admissibilité au transport adapté et a demandé aux organismes publics de transport en commun et à chaque municipalité ou regroupement municipal, offrant un service de transport aux personnes handicapées, d'appliquer cette politique et de se doter en conséquence d'un comité d'admissibilité. Cette mesure avait pour objectif d'uniformiser les critères d'admissibilité des services de transport et d'aplanir ainsi certaines difficultés en vue de l'admission des personnes handicapées. Cette politique a été suivie par tous les intéressés.

En 1983-1984, l'objectif principal a consisté à favoriser une augmentation graduelle de l'offre de services pour répondre à l'ensemble des besoins des usagers. On a de plus vu à une uniformisation de la qualité des services offerts.

4.4 Transport des marchandises

Par camion

Le Ministère a entrepris la simplification de l'Ordonnance générale sur le camionnage, en vue de permettre aux actuels titulaires de permis de s'adapter et de répondre aux divers besoins du marché. Les nouvelles mesures, entrées en vigueur le 1er octobre 1983, devraient procurer la flexibilité voulue et augmenter l'efficacité des transporteurs publics.

Parmi les mesures les plus importantes, on retrouve de nouvelles formules de permis, dont le permis par contrat pour un manufacturier. De plus, une définition du transport pour compte propre clarifie maintenant la notion du transport public. Enfin, des ouvertures concernant le droit de retour ou le transbordement de la marchandise sont prévues pour certains permis.

Le Ministère a fait adopter, en août 1983, diverses modifications au règlement sur le camionnage en vrac. Ces modifications portent notamment sur le transport de bois, ayant subi une première transformation, qui pourra à l'avenir être effectué tant par les transporteurs en vrac que par les transporteurs généraux. De nouvelles mesures touchent également la preuve de nécessité, qui a été remplacée par une preuve de commodité. Enfin, les amendements requièrent qu'un abonné d'un sous-poste soit également abonné au poste de cette région. Ces modifications découlent du séminaire sur le camionnage en vrac qui avait eu lieu en 1981.

En février 1983, le Ministère avait tenu un colloque sur le transport des marchandises à Rivière-du-Loup. Les représentants des tourbières ont profité de cette occasion pour demander au Ministère de les aider à solutionner leur problème de transport. Un rapport sur cette question a été déposé en octobre 1983. Une des recommandations de ce rapport, relative à l'utilisation des trains routiers, a été analysée de plus près. Dorénavant, ces équipements seront autorisés à circuler dès le mois de mars, ce qui favorisera le transport de la tourbe, qui connaît une pointe à cette période de l'année.

Le Ministère a aussi participé à l'élaboration d'une entente de réciprocité sur l'immatriculation entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. Cette entente met un terme à des problèmes éprouvés par des camionneurs tant du Québec que du Nouveau-Brunswick.

Le 9 novembre 1983, le ministère des Transports, conjointement avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, a tenu un colloque-consultation sur les normes d'arrimage de chargements des véhicules commerciaux. Cet événement a permis aux différents partenaires d'exposer leurs points de vue et de proposer des solutions de normalisation dans ce domaine. Cette consultation a résulté en un projet de règlement qui est présentement en cours de rédaction.

Toujours en collaboration avec la R.A.A.Q., le Ministère a poursuivi l'expérience de trains routiers sur certaines autoroutes. Cette expérience, qui est très populaire auprès des transporteurs, a permis d'évaluer les règles requises dans le cas de tels ensembles de véhicules.

Le Ministère a également accepté de participer, avec les autres provinces et l'industrie, au plus important programme de recherche sur les poids et dimensions des véhicules lourds, jamais entrepris au Canada. Cette étude permettra d'évaluer tous les aspects de la stabilité et du contrôle des camions ainsi que la réaction des chaussées aux poids lourds.

Par chemin de fer

Le Ministère a fait part à la Commission canadienne des transports de ses commentaires et du résultat de ses analyses, suite au dépôt auprès de la Commission de deux requêtes de la part du Canadien National en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de ses subdivisions ferroviaires de Monk (entre Pelletier et Sainte-Claire) et de Sorel.

De plus, il a collaboré avec la ville de Montréal et les États de New York et du Vermont, en vue de la conduite d'une étude de faisabilité économique concernant un projet d'implantation d'un système de transport ferroviaire à très grande vitesse entre Montréal et la ville de New York.

Quant à la déréglementation ferroviaire aux États-Unis par la mise en vigueur du « Stagger's Rail Act » et son implication auprès des industries québécoises, spécifiquement en ce qui concerne l'industrie forestière et les usines de pâtes et papiers, le Ministère a entrepris des consultations sur l'impact prévu de cette loi américaine auprès des industries québécoises en cause.

Relativement au projet de loi sur le transport terrestre guidé, le Ministère a poursuivi ses discussions avec la Commission des transports du Québec, organisme choisi pour l'application de la future loi.

De plus, le Ministère a délégué un observateur aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports de mai 1983 sur la demande de Via Rail de consolider ses activités à la Gare centrale de Montréal, sous-tendant l'utilisation du tunnel du Mont-Royal tant pour les trains de banlieue que pour ceux de Via Rail.

Le Ministère a participé à titre d'observateur aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports relatives à la légalité ou non des redevances ou commissions données par le C.N. à Cast sur le trafic de conteneurs Montréal-Chicago.

Le Ministère fait partie d'un comité d'électrification ferroviaire pan-canadien. Ce comité étudie deux aspects particuliers, soit l'impact macro-économique de l'électrification et un projet de normes d'électrification applicables au contexte canadien.

De plus, le Ministère a soumis aux compagnies minières de la Côte-Nord un projet d'étude de rationalisation du réseau ferroviaire nord-côtier, dans le but de réduire les coûts de transport du minerai de fer.

Le Ministère a poursuivi son analyse de la réforme de l'accord du col du Nid-de-Corbeau et il a produit un rapport décrivant les impacts de cette réforme pour le Québec. Ce rapport a été déposé au Comité parlementaire fédéral sur les transports siégant à Québec et il a aussi été soumis à divers intéressés dans le domaine du transport des grains.

Chapitre V

Programme 2

Contrôle du transport

Dans le but d'améliorer l'efficacité du système de contrôle du transport routier au Québec et de rationaliser les ressources gouvernementales employées dans des activités de surveillance sur les routes du Québec, des discussions ont été amorcées, en 1983-1984, au sujet de la possibilité d'un transfert du Service de l'inspection au ministère de la Justice. Ces discussions se sont déroulées avec le Conseil du trésor et le ministère de la Justice.

Parallèlement à ces discussions, le ministère des Transports a examiné diverses stratégies d'exploitation du système de contrôle du transport routier afin de déterminer la meilleure option en cette matière. Le Ministère a ainsi décidé d'accélérer l'implantation du système des postes et aires de contrôle à travers le Québec.

Le Ministère a en outre préparé les documents afférents au transfert du contrôle du transport routier, notamment un protocole et un mémoire au Conseil du trésor. Conformément à la décision du Conseil du trésor, la responsabilité du contrôle du transport routier, ainsi que les ressources (humaines, financières et matérielles) du Service de l'inspection, ont été effectivement transférées au ministère de la Justice. Depuis le 1er mars 1984, la Sûreté du Québec assure les activités de contrôle du transport routier.

Par ailleurs, le ministère des Transports continue d'assurer, d'une part, le suivi et le traitement pénal des infractions relatives à la réglementation en transport et, d'autre part, la construction et l'entretien des divers lieux de contrôle.

Au cours de l'exercice 1983-1984, il a participé, en collaboration avec les provinces limitrophes du Québec et certains États américains, à quatre opérations spéciales visant à enrayer le transport illégal au Québec. À partir du travail d'inspection qui a été effectué, on a pu établir quelque 19 000 dossiers, qui ont par la suite fait l'objet d'enquêtes ou de poursuites en infraction.

De plus, on a procédé à la vérification de près de 43 000 véhicules et à la pesée de plus de 76 000 autres. Une augmentation du nombre de véhicules pesés s'est fait sentir, en raison du fait que le Ministère a partiellement mis en service trois nouveaux postes de pesée axiale.

Chapitre VI

Programme 3
Construction du réseau routier

6.1 Orientations

Le Ministère a poursuivi l'application de son plan d'action en matière de construction routière visant à maximiser les impacts de ses interventions, à correspondre aux préoccupations nouvelles concernant l'aménagement du territoire et la qualité de vie, et à satisfaire les besoins réels de la société québécoise.

En particulier, les activités du Ministère ont reçu les orientations suivantes:

— un appui à l'action gouvernementale tendant à densifier les secteurs déjà urbanisés et à éviter de coûteux éparpillements de population;

— une attention spéciale aux liaisons interrégionales, compte tenu de leur importance capitale dans le développement socio-économique des territoires qu'elles desservent;

— un accent marqué mis sur le parachèvement de tronçons routiers jugés essentiels à la sécurité, au bon fonctionnement du réseau et à l'amélioration du niveau de service;

— la poursuite de la construction d'échangeurs, de viaducs d'étagement, de carrefours et de voies de contournement nécessaires au maintien d'un réseau routier équilibré et sécuritaire;

— quant au réseau de chemins municipaux, la priorité est sur l'amélioration des chemins collecteurs et des chemins à forte circulation journalière, et sur les activités de réfection et de correction des chemins à faible circulation.

6.2 Travaux routiers

Dans le domaine de la construction d'infrastructures de transport, pour le budget régulier de l'année financière 1983-1984, les montants liés directement à l'exécution des travaux ont été de 70 000 000 $ sur les autoroutes, 91 000 000 $ sur les routes principales, 30 000 000 $ sur les routes régionales et 51 000 000 $ sur les autres routes. Ces montants n'incluent pas les activités de soutien requises pour l'exécution des travaux.

Au cours de 1983-1984, un programme additionnel de quelque 25 000 000 $ a aussi été autorisé pour activer la relance économique tout en permettant une accélération des travaux sur le réseau local par l'amélioration des routes d'accès à certains villages. Ainsi un surplus de 500 000 $ a été ajouté pour les routes principales, alors que 5 500 000 $ l'ont été pour les routes régionales et 19 000 000 $ pour les autres routes.

Le Ministère a continué des travaux d'envergure entrepris au cours des années précédentes. C'est ainsi que des travaux importants ont été effectués sur une section de l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Québec, permettant ainsi l'ouverture à la circulation de deux nouveaux tronçons, soit ceux de l'autoroute 755 à la route 361 et de la route 363 à Donnacona.

À Montréal, le Ministère a entrepris des travaux relatifs au parc au-dessus du boulevard Ville-Marie, entre la rue Saint-Denis et la rue Saint-André, ainsi qu'a l'échangeur situé entre l'autoroute 40 et le boulevard Saint-Charles.

Les travaux de construction d'un échangeur, avec viaduc, ont débuté à l'intersection de l'autoroute 31 et du chemin Saint-Henri, dans Saint-Antoine de Lavaltrie.

À Québec, les travaux se sont poursuivis sur l'autoroute 440 par la construction de l'échangeur du boulevard des Chutes. Le Ministère a également participé financièrement au terrassement et au gravelage du boulevard Pierre-Bertrand sur une distance de plus de un kilomètre ainsi que du tronçon du boulevard Laurentien entre la rue des Commissaires et le boulevard Hamel.

Dans le prolongement de l'autoroute 50 entre Hull et Masson, le Ministère a effectué des travaux de terrassement et gravelage entre l'échangeur du CP à Hull et l'avenue Laurentide à Angers, soit sur une distance de quelque 20 kilomètres. Il a également poursuivi la construction de l'échangeur routier devant donner accès à l'usine Stablex, située en bordure de l'autoroute 15 à Sainte-Thérèse.

À Chicoutimi, un tronçon de 5,5 kilomètres de l'autoroute 70 est en construction; appelé à relier Chicoutimi à Jonquière, il sera ouvert à la circulation vers la fin de 1984.

À Sainte-Marie-de-Beauce, les travaux se sont poursuivis sur un tronçon de 5,0 kilomètres de l'autoroute 73 à Sainte-Marie, par la construction de trois structures d'étagement.

Dans l'est du Québec, sur la rive nord de la péninsule gaspésienne entre Gros-Morne et Manche-d'Épée, le Ministère a terminé la construction de la route 132 et du mur de protection contre la mer sur près de 7,9 kilomètres. Des travaux identiques ont été exécutés sur le tronçon de Petite-Tourelle à Ruisseau-Castor, sur une distance de 6,0 kilomètres.

Les travaux d'élargissement à quatre voies de la route 132, à Saint-Romuald, se sont poursuivis dans le cadre d'un protocole d'entente en vertu duquel les frais sont partagés à 75 % et 25 % respectivement par le Ministère et la Ville.

Les travaux de construction de la nouvelle route 132 se sont couronnés par le contournement de Victoriaville, tandis que le coutournement nord de la ville de Sherbrooke s'est poursuivi par la construction de deux ponts sur la rivière Saint-François et l'amorce de travaux sur le tronçon autoroutier entre l'autoroute 55 et la rivière Saint-François. Des travaux de réfection ont également été exécutés sur la route 155 qui relie Grand-Mère à la Tuque, et sur la route 116 à Victoriaville.

La route 117, qui relie l'Abitibi-Témiscamingue et la Baie James à Montréal via le Parc de la Vérendrye, fait présentement l'objet d'un programme important de réfection sur une distance de 360 kilomètres entre Louvicourt et Saint-Jovite.

D'autres travaux importants ont aussi été exécutés sur la route 117, entre autres pour le contournement nord de Val-d'Or et aux appoches du pont de la rivière Kinojévis près de Rouyn-Noranda.

Dans le cadre du programme d'amélioration du transport urbain (PATU) et d'une entente avec le Canadien National, un passage à niveau a été éliminé, dans les municipalités de Drummondville et de Grantham-Ouest, sur le boulevard Lemire, et les travaux de parachèvement d'un viaduc sous la voie ferrée s'y sont poursuivis, pour la réalisation d'un projet global de 3 300 000 $.

À ces différents travaux s'ajoutent divers projets sur les routes 199 aux Îles-de-la-Madeleine, 167 et 169 au Saguenay/Lac-Saint-Jean, 185 près de Rivière-du-Loup, 116 à Victoriaville et 125 entre Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat.

Chapitre VII

Programme 4
Entretien du réseau routier

7.1 Conservation des chaussées

Avec l'aide des régions et des districts, le Ministère à continué à rationaliser de plus en plus son action en matière d'entretien du réseau routier, en améliorant les méthodes utilisées en ce domaine, soit le planage, le recyclage, le traitement de surface, le scellement de fissures et l'emploi d'abat-poussière. Une attention toute spéciale a été apportée à la productivité, afin de diminuer les coûts tout en sauvegardant la sécurité des usagers.

Tableau 5
Inventaire en kilomètres du réseau routier

	Surface		
Type de route	**Pavée**	**Non pavée**	**Total**
Autoroutes	3 107	—	3 107
Provinciales	8 754	549	9 303
Régionales	7 058	1 361	8 419
Municipales	16 568	20 496	37 064
Total	**35 487**	**22 406**	**57 893**

Pour l'entretien de ce réseau, le Ministère a effectué des dépenses de l'ordre de 156 millions de dollars.

Selon le programme d'implantation de postes de pesée, dont la coordination relève du Ministère, deux sites ont été mis en opération, soit ceux de Saint-Augustin et de Soulanges.

7.2 Structures

Les quelques 12 000 structures situées sur le réseau routier entretenu par le Ministère ont été inspectées et des travaux d'entretien ont été exécutés sur environ 1 700 d'entre elles, pour une somme globale de 24 700 000 $. De plus, le Ministère a fourni un appui technique et financier de l'ordre de 4 700 000 $ pour l'entretien de 265 structures sous compétence strictement municipale.

L'entretien et l'exploitation des quais et débarcadères ont entrainé des dépenses d'environ 6 000 000 $.

La métallisation de la structure d'acier du pont Pierre-Laporte s'est poursuivie et doit se terminer à l'automne 1984. Le pont Laviolette, à Trois-Rivières, a fait l'objet d'une dépense de près de 3 000 000 $ pour la modification des joints, l'asphaltage de la voie carrossable et la protection des surfaces d'acier.

Divers travaux de réparation de béton et de réfection de joints de dilatation sur l'autoroute 20, dans la ville de Montréal, ont nécessité des déboursés de l'ordre de 1 200 000 $ et se poursuivront en 1984. L'élargissement et la réfection du pont Arthur-Sauvé sur la rivière des Mille-Îles ont coûté environ 1 800 000 $.

7.3 Équipement de contrôle

Le Ministère a procédé à l'entretien de 63 495 luminaires de rues et de 709 feux lumineux. Il a fabriqué 31 995 panneaux de signalisation au sol, 10 300 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et 829 panneaux surélevés.

Par ailleurs, 850 000 litres de peinture blanche et 1 287 000 litres de peinture jaune ont été employés pour le marquage des routes, de même que 1 250 000 kilogrammes de microbille de verre qui, mélangée à la peinture, ajoute à la luminosité.

7.4 Entretien d'hiver

En ce qui concerne l'entretien d'hiver, le Ministère a accordé 650 contrats, soit 207 à des municipalités et 443 à l'entreprise privée. Ces contrats, d'une valeur globale de 36 747 892 $, ont été adjugés pour l'entretien de routes de toutes catégories. Le Ministère a aussi versé 32 200 000 $ en subventions à 1 378 municipalités pour l'entretien de chemins municipaux. Quant au reste des travaux d'entretien d'hiver, le Ministère l'a assumé en régie, à même un fonds de 36 000 000 $ qui comprenait aussi les montants affectés à la planification, à l'administration et au contrôle de l'ensemble des activités de ce secteur.

La quantité de chlorures épandus se répartit comme suit: 6 100 tonnes de calcium et 680 000 tonnes de sodium. Le coût des matériaux de déglaçage utilisés a été de l'ordre de 27 600 000 $.

Tableau 6
Entretien d'hiver

	Distance en kilomètres	
Travaux exécutés par	**Déneigement**	**Déglaçage**
Ministère des Transports du Québec	7 771 (11,3 %)	8 354 (12,2 %)
Municipalités (contrats) et entreprise privée (contrats)	20 991 (30,6 %)	19 988 (29,3 %)
Subventions aux municipalités	39 896 (58,1 %)	39 896 (58,5 %)
Total	**68 658 (100 %)**	**68 238 (100 %)**

7.5 Activités de soutien

L'entretien et l'exploitation des immeubles des 48 centres du Ministère ont absorbé environ 8 000 000 $. L'exploitation—électricité, chauffage, ménage et gardiennage—a coûté 4 700 000 $. Des travaux d'entretien ont été exécutés pour une somme de 3 300 000 $. Le coût total moyen a été de 27 $/m² de surface.

Le paiement d'indemnités à la suite de réclamations et de dommages, le stockage de matériaux, l'entretien général des cours, le paiement de la main-d'oeuvre, les télécommunications et l'information au public sont les activités de soutien qui ont absorbé le reste du budget à cet élément de programme, soit une somme de 22 300 000 $.

7.6 Soutien en matériel

Le matériel du Ministère affecté à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport, formé de 7 500 composantes, représente une valeur aux livres de quelque 31 600 000 $ et a coûté environ 71 400 000 $.

Pour en assurer l'entretien, le Ministère compte 51 ateliers de réparation, installés dans les districts, ainsi que deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal.

Dans ce secteur, le Ministère a affecté 45 200 000 $ au budget de fonctionnement et 9 900 000 $ aux immobilisations.

La politique gouvernementale sur l'économie d'énergie s'est continuée et traduite en 1983 par des réalisations concrètes; soit par l'achat de camions de service dont la masse totale en charge a été diminuée de 3 000 kg et de quelques mini-niveleuses plus économiques en carburant.

Des études ont également été amorcées pour l'utilisation du gaz naturel comprimé comme carburant, et les premiers essais auront lieu au cours de 1984. Les essais du matériel actionné au gaz propane se sont continués. Quelque 87 véhicules légers, comprenant entre autres des berlines et des fourgonnettes, ont été ajoutés au parc du matériel, représentant un montant additionnel de 750 426 $ en immobilisation.

Chapitre VIII

Programme 5
Gestion interne et soutien

8.1 Gestion financière

Le Ministère a adjugé 2 081 contrats, représentant des engagements financiers de 275 000 000 $ et se répartissant ainsi : construction, 565 contrats pour 166 200 000 $; entretien d'été, 685, pour 63 300 000 $; entretien d'hiver, 650, pour 36 700 000 $; entretien ménager des immeubles, 19, pour 140 518 $; contrats de services, 162, pour 8 500 000 $.

Le Ministère a revu et redéfini son système d'acquisition de granulats ; pour 1983-1984, l'achat de granulats a représenté plus de 22 000 000 $.

Il a consacré un montant de l'ordre de 138 000 000 $ à l'achat de matériaux, pièces d'équipement et autres fournitures. La plus grande partie de ce montant a été affectée à l'achat de matériel roulant, de fondants, de gravier, de pierre, de sable, de bitume et d'enrobé bitumineux.

Le Ministère a étudié 90 réclamations sur contrats dont les montants réclamés se sont élevés à 19 300 000 $, ce qui équivaut à 11,54 % de la valeur soumissionnée des contrats de construciton qui ont fait l'objet d'une réclamation. De ce nombre, 56 offres de règlement ont été acceptées, totalisant des déboursés de 2 400 000 $. Dix-neuf réclamations ont été rejetées après étude, ayant été jugées non fondées. Onze propositions de règlement ont été refusées par les entrepreneurs et quatre autres offres n'ont pas reçu de réponse de la part des réclamants.

D'autre part, le Ministère a reçu 2 059 plaintes de personnes alléguant avoir subi des dommages divers. De ce nombre, 1 015 demandes ont été refusées puisqu'aucune faute n'était imputable au Ministère, et 343 ont été jugées recevables ; 701 dossiers demeurent en suspens.

En ce qui concerne la perception des montants dus par des tiers pour les dommages causés à la propriété du Ministère par suite des accidents routiers, plus de 4 500 dossiers ont été traités, représentant une récupération de l'ordre de 2 500 000 $.

8.2 Administration

Dans le cadre de la restructuration administrative envisagée, le Ministère a procédé graduellement à un réaménagement des structures en matière administrative, transférant notamment aux régions une bonne partie des activités d'« aide à la gestion ».

La construction du nouveau bureau de district d'Ormstown a été achevée. Ces travaux ont coûté 538 700 $.

À l'aéroport de Dorval, on a aménagé un atelier de remise à neuf pour moteurs d'hélicoptères et installé un réservoir avec pompe pour carburant d'hélicoptères.

Les travaux de construction d'un nouveau bureau de district à Napierville, dont le coût est évalué à 250 000 $, sont en voie de parachèvement.

Une étude a été menée au sujet de la construction projetée d'un nouveau Centre de transport intégré à Chicoutimi. Ce projet, évalué à 3 750 000 $, a été présenté au Conseil du trésor.

Le Ministère a procédé à un inventaire complet des plans conservés à son entrepôt de la rue Dalton et il a dressé un fichier qui en rend l'accès plus facile et plus rapide.

8.3 Communications

Marqué par l'Année des communications l'exercice 1983-1984 a été particulièrement fertile en activités extérieures et internes destinées à promouvoir, par tous les moyens techniques de sensibilisation et d'information, l'efficacité des services offerts au public et des initiatives prises dans le cadre des orientations gouvernementales. Les moyens audiovisuels ont été largement employés à cette fin, en conjonction avec l'imprimé, les expositions et les relations publiques.

La sécurité des citoyens dans tous les modes de transport a continué de faire l'objet d'une préoccupation constante du Ministère qui a présenté de nombreux documents de diverse nature et en diverses occasions sur la sécurité, envisagée sous ses différents aspects, notamment au niveau des infrastructures, dans le transport scolaire et dans le secteur aérien.

Une campagne de publicité a été menée sur les mesures de sécurité dont doivent s'entourer les gens de l'air. Une journée de l'aviation a été organisée, mettant en vedette « Le Service aérien, à la disposition des Québécois » et un vidéo a été réalisé projetant le « Québec en altitude ».

La sécurité a aussi été le thème central d'un cours de formation dispensé au personnel du Ministère affecté à la conduite de véhicules lourds, à l'aide d'une série de vidéos illustrant les principaux rouages mécaniques et pièces d'équipement. Un vidéo a également été produit sur « les mesures d'urgence à Place Hauteville ».

L'intérêt du Ministère pour l'intégration des nouvelles technologies s'est manifesté par la production d'un vidéo sur « le transport au rythme de l'informatique », une exposition sur « le transport routier en évolution », une journée « portes ouvertes » sur le laboratoire central et une exposition « de la puce... aux transports », au Salon de la science et de la technologie.

Le Ministère a également préparé, pour informer les municipalités régionales de comté (MRC), neuf vidéos et textes explicatifs concernant les grandes activités liées à la construction et à l'entretien des routes.

Fruit de la recherche et des efforts déployés pour le développement des systèmes de transport, un ouvrage intitulé « Les voies de l'avenir » a été lancé et a fait l'objet d'un colloque-consultation. Le Ministère a aussi participé à un colloque important sur les normes d'arrimage du chargement des véhicules commerciaux.

Les travaux de modernisation des trains de banlieue engagés par le Ministère ont donné lieu à la présentation d'une exposition et d'un vidéo sur la ligne Montréal-Rigaud.

Le Ministère a accentué sa présence auprès de ses diverses clientèles et des médias, notamment pour appuyer la réforme du transport scolaire, favoriser une meilleure compréhension des données fournies par le service de renseignements sur la condition des routes en hiver et aider à l'ouverture de nouvelles avenues dans l'industrie du taxi.

De nombreuses publications ont été produites, dont la carte « Québec 1534-1984 », indiquant les moyens d'accès et de transport pour les fêtes commémorant le 450e anniversaire de la venue de Jacques Cartier, « la petite histoire de la Traverse de Lévis », qui a paru à l'occasion de la journée du port à Québec, « la polyvalence du transport scolaire », « une industrie de camionnage productive » et un « guide de préparation des projets routiers », qui a fait suite à une innovation en matière de normalisation dans la construction des infrastructures de transport et qui a été mis à la disposition des maisons d'enseignement et des municipalités.

Le Ministère a de plus produit et diffusé: la carte routière du Québec, la carte du réseau des routes locales, la carte de la motoneige et diverses cartes d'usage technique. Il a également publié un guide du maître d'oeuvre pour la construction des ouvrages d'art majeurs.

8.4 Systèmes de gestion

Le Ministère a continué l'expansion de ses systèmes informatisés. Parmi ceux qui ont été mis en service dernièrement, mentionnons:

— le suivi des enveloppes budgétaires régionales à la gestion financière;
— l'inventaire des structures, utilisant un logiciel de base de données;
— l'extension du calcul des plans de vol pour les avions CANSO et DC3, et pour les CL215;
— le nolisement des aéronefs au Service aérien gouvernemental;
— l'entretien préventif des tunnels Ville-Marie et Louis-Hippolyte-Lafontaine.

Il importe de noter aussi les modifications qui ont été apportées aux divers systèmes afin qu'ils puissent accepter la nouvelle numérotation des routes, qui passe de quatre à cinq positions, les modifications aux systèmes de la Direction des acquisitions pour les adapter à la déconcentration administrative et l'adaptation au traitement graphique des systèmes de calcul pour les chaussées, de dessin pour les plans de construction et de conception pour les panneaux de signalisation.

Soulignons de plus le support technique qui a été apporté au traitement des enquêtes sur le covoiturage et sur la dynamique des transporteurs routiers, ainsi qu'à l'étude des marées pour déterminer les horaires des traversiers à l'île aux Coudres et à Saint-Joseph-de-la-Rive.

Quant au développement des projets, il a porté principalement sur la conception administrative de systèmes d'information:

— pour l'approvisionnement en matériaux routiers;
— sur le transport scolaire;
— sur le matériel d'entretien des avions au Service aérien gouvernemental;
— pour la facturation à la Commission de la capitale nationale.

Tout particulièrement, on peut souligner les études préliminaires pour le système d'information à la Direction des acquisitions et pour le système d'information de gestion du parc ministériel du matériel roulant.

Dans le domaine des logiciels, le Ministère a été particulièrement actif. Il a en effet importé ou adapté les logiciels suivants:

— Emme-2 pour la modélisation du réseau de transport urbain du Centre de recherches en transport (CRT) de l'Université de Montréal;
— MAXBAND ET TRANSYT pour le calcul des feux de circulation du FHWA;
— calcul du transport littoral de l'Université Laval;
— conception des panneaux de signalisation de l'État du Minnesota.

Le Ministère a, par ailleurs, permis l'utilisation de son système de design et de calcul des chaussées à la firme privée de Montréal « Cosigma » et de celui de l'évolution des griefs aux ministères de la Justice et du Revenu

En ce qui a trait au traitement distribué et au réseau de communications qui soutient les activités du Ministère en ce qui concerne les systèmes informatiques, la mécanisation dans la région de Montréal a pris fin par l'intégration au réseau ministériel d'un micro dans la région et de terminaux dans les sous-centres d'Anjou et de Vaudreuil. À la Direction des tracés et projets de Québec et Montréal, des écrans graphiques ont été reliés au central, permettant la visualisation des plans avant leur dessin sur la table traçante. Des écrans et imprimantes reliés à l'ordinateur central ont été installés à la Direction des structures et au Service du matériel à Québec. Les douze régions ont été reliées à l'ordinateur du BCI pour l'exploitation du système gouvernemental SAGIP.

Le centre de traitement de l'Office des autoroutes du Québec a été relié au réseau ministériel pour qu'il puisse utiliser la puissance du traitement central et se maintenir à jour dans ses transactions. Plusieurs micros et appareils de traitement de texte ont été installés dans différentes unités administratives, par exemple, le Service des sols et chaussées, le Service de l'arpentage foncier, la Direction régionale de Brossard et la Direction du transport terrestre des personnes.

Parallèlement, le Ministère s'oriente vers une mécanisation qui s'étendra dans ses régions et districts: déjà, les régions de Charny, Montréal et Sherbrooke sont complètement ou partiellement équipées; un projet global de mécanisation sera bientôt soumis.

Dans le cadre du « virage technologique » amorcé par le gouvernement du Québec et tenant compte du fait que l'amélioration du support, au niveau supérieur décisionnel, est une des priorités ministérielles, le Bureau du sous-ministre a mené une expérience-pilote de bureautique dans une des directions du Ministère.

Afin d'articuler les orientations gouvernementales et de satisfaire les besoins sans cesse croissants en ce domaine, le Ministère a élaboré un schéma directeur de l'informatique qui englobera tous les aspects du traitement de l'information.

Chapitre IX

Programme 7
Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le Ministère a fortement contribué à soutenir les dessertes maritimes avec certaines régions isolées que sont la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine et le Nouveau-Québec. De plus, il a maintenu son programme de subventions pour les services de traversiers reliant, en divers points, les deux rives du Saint-Laurent, celles du Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac et celles du lac Témiscouata entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac.

Il a poursuivi son programme de rationalisation des services de traversiers et de dessertes en vue d'atteindre une plus grande efficacité au moindre coût possible. Ce programme s'est traduit, entre autres, par un meilleur suivi de l'exécution des ententes de services et de l'efficience économique des subventions.

Au cours de 1982-1983, le Ministère avait procédé au rajeunissement du Règlement 15 concernant certaines normes de taux et tarifs pour le transport par navire-traversier. Entre autres, le tarif des cartes de gratuité pour les personnes et des vignettes pour les véhicules avait été porté de 1,00 $ à 3,00 $, individuellement, et ces documents devenaient valables pour une année seulement. En 1983-1984, le Ministère a porté à 5,00 $, individuellement, le prix de ces documents, sans changer la durée de leur validité.

Par ailleurs, les liens entre l'île d'Anticosti et la terre ferme sont maintenant complètement établis à partir de la desserte maritime de la Moyenne et de la Base-Côte-Nord. Au cours de l'exercice 1983-1984, deux navires ont régulièrement desservi l'île, l'un une fois par semaine (aller-retour) et l'autre à tous les dix jours et demi (aller-retour). Au cours de la période d'exploitation, qui se situe entre le 1er avril et le 20 janvier, quelque 2 600 tonnes de marchandises ont été manutentionnées.

Au cours de l'exercice 1983-1984, le Ministère a versé en subventions quelque 21 170 000 $, partagés ainsi :

— 15 000 000 $ à la Société des traversiers du Québec pour l'exploitation des traverses suivantes : Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, Québec/Lévis, Montmagny/île aux Grues, Saint-Joseph-de-la-Rive/île aux Coudres, Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac et Matane/Baie-Comeau/Godbout.

— 1 050 000 $ versés aux organismes qui exploitent les traverses suivantes : Lotbinière/Deschambault, Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac, Havre-Aubert/île d'Entrée/Cap-aux-Meules et Harrington-Harbour/Chevery/Aylmer-Sound ; les quatre premières traverses sont assurées par des entreprises privées et la cinquième par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent.

— 3 500 000 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, au départ de Rimouski (Logistec navigation inc.).

— 1 620 000 $ pour la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal (Coopérative de transport maritime et aérien, mieux connue sous le sigle de C.T.M.A.).

Notons que le Ministère a fait des efforts spéciaux pour allonger la durée de certaines ententes de services de traversiers, notamment celles d'une année, cela pour assurer une plus grande stabilité aux clientèles visées de même qu'aux transporteurs. Par exemple, l'entente concernant le service entre Lotbinière et Deschambault a été portée de un à dix ans et celle concernant le service Havre-Aubert/île d'Entrée/Cap-aux-Meules de un à trois ans. Des démarches ont été entreprises pour porter de un à cinq ans l'entente touchant le service entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon.

Par ailleurs, une quinzaine de postes et villages du Nouveau-Québec ont continué de recevoir les services d'une desserte maritime dont le Ministère assume la responsabilité et coordonne les activités. Cette année, plus de 5 700 tonnes de marchandises y ont été acheminées.

Au niveau des immobilisations, le Ministère a parachevé certains travaux au quai de Godbout, pour un montant de 381 000 $. D'autre part, un débarcadère a été construit à Deschambault au coût de 42 600 $. Des dépenses de 225 000 $ ont été engagées pour terminer les nouvelles installations de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine. Un programme d'aménagement de terminaux a été entrepris de façon à rendre plus efficace le transbordement des véhicules notamment à Matane, Saint-

Joseph-de-la-Rive, Baie-Comeau et Godbout. En ce qui concerne les services aux passagers, des gares fluviales ont été améliorées, en particulier celles de Saint-Joseph-de-la-Rive et de Rivière-du-Loup, de même que le système de signalisation.

Pour aider la relance maritime, le Ministère participe, comme actionnaire, à la société Navigation Sonamar inc. Cette participation aux actions de la compagnie, née d'un regroupement de caboteurs québécois, vise à leur permettre d'occuper une place concurrentielle sur le marché du transport maritime. À titre de première expérience importante, Navigation Sonamar inc. effectue le transport du sel extrait des gisements des îles de la Madeleine.

Le Ministère est également intervenu dans les domaines du transport maritime national et international afin de s'assurer que les intérêts du Québec sont protégés. À titre d'exemple, citons: la politique canadienne du cabotage, le développement des ports du Saint-Laurent, le Code de conduite des conférences maritimes élaboré par la Commission des Nations-Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la participation du Canadien National à la capitalisation d'Eurocanadian Shipholding Ltd. (CAST) et la mise en péril de la Société Atlantic Container Express suite à l'application de taux non compensatoires par la filiale du Canadien National, la société Terra Transport.

Dans son souci de voir progresser le transport maritime au Québec, le Ministère documente, analyse et développe, selon le cas, un certain nombre de dossiers. Pour l'année 1983-1984, mentionnons: le Saint-Laurent, axe de desserte (service de navires-rouliers entre Montréal et les ports du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord), le développement des ports de Montréal, de Québec et de Valleyfield, l'impact sur le transport maritime québécois de l'exploitation des hydrocarbures dans l'Est canadien ainsi que de l'implantation de nouvelles alumineries, la création de zones franches portuaires, l'inventaire des ports du Québec, la politique d'achat du gouvernement du Québec et son impact sur les transporteurs maritimes du Québec, la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord par navire combiné (ro-ro, lo-lo...), l'implantation d'un service de passagers dans cette dernière région reliant un certain nombre de villages pendant la période annuelle de pointe, le lien inter-rives au droit de l'île d'Anticosti, la mise en service d'une navette entre le village de Saint-Augustin et son aéroport, l'établissement d'un lien fluvial entre le village de Saint-Augustin et le quai de l'île de la Conserverie (où Logistec Navigation décharge sa marchandise), l'adaptation de la navette entre Chevery/Harrington-Harbour et Aylmer-Sound au transport de passagers et l'aménagement de la desserte maritime du Nouveau-Québec dans le cadre du projet « Présence de l'État au Nord ».

9.2 Transport aérien

L'action du Ministère dans le domaine du transport aérien s'est déroulée en continuité avec les objectifs poursuivis au cours des années antérieures. Il en a été ainsi en ce qui a trait aux infrastructures aéroportuaires du gouvernement du Québec et de certaines municipalités, aux subventions à des organismes voués à la promotion du transport aérien et aux activités de la Commission canadienne des transports. Le même esprit de continuité s'est manifesté par la production d'études spéciales visant à orienter et à harmoniser les interventions du gouvernement du Québec dans le secteur du transport aérien.

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, le Ministère a attribué, en 1983-1984, un contrat d'un montant de 2 200 000 $, en vue de la reconstruction de la piste de l'aéroport de l'île d'Anticosti: allongement, revêtement bitumineux, balisage lumineux et aménagement de l'aire du trafic.

La préparation du projet aéroportuaire de Saint-Augustin a été achevée, et les travaux relatifs à un premier contrat, représentant une somme de 4 millions de dollars, seront exécutés à partir de l'été 1984.

À l'aéroport de Saint-Honoré, on a érigé, au coût de 600 000 $, un hangar devant servir à l'entreposage de la machinerie d'entretien. Un autre montant de 600 000 $ a été consacré à l'aménagement d'aires de stationnement pour avions-citernes CL-215, sur les aéroports de Saint-Honoré, Chibougamau-Chapais et Baie-Comeau.

Le Ministère a conclu une entente avec Transports Canada, relativement à la propriété et au financement de la construction de onze aéroports au nord du 55e parallèle. Pour la construction, les crédits proviendront à 60 % du Canada et à 40 % du Québec. Quant à la propriété des aéroports, elle reviendra au Québec. Les plans et devis seront réalisés par Transports Canada, mais le Ministère agira toutefois comme maître d'oeuvre des travaux. Les plans et devis du projet de Ivujivik sont terminés, et les travaux débuteront vers la fin de juillet 1984.

Afin d'améliorer le marquage visuel des aéroports, le Ministère a implanté, au coût de 500 000 $, de nouvelles balises lumineuses (VASIS, lumières d'approche, feux à éclats, etc.) sur les aéroports de Saint-Honoré et de Bonaventure.

Mettant en oeuvre un plan des mesures d'urgence dans les aéroports du gouvernement québécois, le Ministère les a munis du personnel et de l'équipement nécessaires pour faire face à toute situation d'urgence. Il a consacré à cette fin la somme de 500 000 $, dont une partie (300 000 $) a servi à l'achat de camions à incendie, alors que 200 000 $ ont été investis dans l'entraînement et la formation des pompiers.

Comme par les années passées, le Ministère a distribué des subventions à certains aéroports municipaux ainsi qu'à divers organismes oeuvrant dans le domaine du transport aérien.

Dans un autre ordre d'idée, le Ministère a contribué, en collaboration avec la Société Québecair, à l'amélioration des services aériens dispensés à l'est de Sept-Îles sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Afin de permettre aux usagers de cette région de meilleures communications, des réservations adéquates et une fiabilité plus rassurante, le Ministère, par la location d'appareils à Québecair et par le remboursement de certains déficits, a contribué une somme d'un peu plus de 2 000 000 $.

Il a également intensifié son action devant la Commission canadienne des transports dans le domaine réglementaire en prenant position dans les requêtes de permis de transport commercial pouvant affecter directement ou indirectement le réseau aérien québécois.

Le Ministère a exercé son droit de surveillance dans l'application de la Loi nationale des transports et de la Loi sur l'aéronautique. Il a également participé aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports, notamment celles portant sur les tarifs aériens et sur l'industrie des hélicoptères.

Chapitre X

Programme 8
Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

En 1983-1984, le rythme des vols s'est maintenu. On a toutefois pu constater une légère hausse dans l'utilisation des aéronefs. Le service à la clientèle a été amélioré par la mise sur pied d'une section « Coordination » visant à intégrer sous une même autorité l'ensemble des services aux passagers: réservations, « dispatching » et service à bord.

Les 34 aéronefs du Ministère ont effectué un total de 14 797 heures de vol comparativement à 13 105 l'an passé; le nombre de passagers transportés en 1982-1983 (23 677) se compare aux 24 047 transportés cette année.

Par suite d'un accident sérieux, sans blessures aux personnes toutefois, l'avion-ambulance a dû être immobilisé pendant 90 jours; ce sont les autres avions d'affaires qui ont pris la relève. Le nombre de patients transportés s'est maintenu à 546 comparativement à 566 en 1982-1983. Ces patients comprenaient 456 adultes et 90 bébés.

Au cours de l'année, le Ministère a contribué à 3 130 nolisements d'aéronefs pour 25 ministères et organismes gouvernementaux, ce qui a nécessité l'analyse de 500 soumissions. Le coût total des nolisements s'est élevé à 9 500 000 $, une augmentation de 28 % par rapport à l'an passé.

10.2 Protection de la forêt

La dernière saison des incendies forestiers a été la plus grave depuis 30 ans.

Si l'on compare les statistiques de 1983 avec la moyenne des dix dernières années, l'on constate que les 21 avions-citernes du Ministère (15 CL-215, 6 Canso) ont été appelés à combattre deux fois plus de feux, tandis que les superficies forestières détruites ont été sept fois plus grandes, ce qui témoigne de l'intensité des feux durant la saison.

Alors que les avions-citernes sont utilisés en moyenne 1 195 heures par année, ils ont effectué, au cours de l'été, un total de 2 691 heures de vol, soit une augmentation de 125 %. Le nombre de largages a connu également une augmentation exceptionnelle, passant d'une moyenne de 6 320 à un total de 17 028.

Chapitre XI

Programme 9

Transport scolaire

Le budget du programme d'aide au transport scolaire pour l'exercice 1983-1984 s'est élevé à 271 000 000 $, soit approximativement 17 % de l'ensemble des crédits du Ministère, représentant une augmentation de 6,5 % par rapport à l'exercice 1982-1983.

L'année scolaire 1983-1984 a été marquée par des mesures de consolidation faisant suite à la réforme majeure mise en place en 1982-1983. L'accent a notamment été mis sur la concertation entre les principaux agents impliqués dans le fonctionnement du système de transport scolaire et sur la mise en place de mécanismes de suivi et d'évaluation de la réforme. Ces efforts ont contribué à l'amélioration des relations contractuelles entre les commissions et les transporteurs privés.

Ce budget est essentiellement consacré au transport quotidien (matin et soir) des élèves. Les pouvoirs d'organisation du transport scolaire sont décentralisés au niveau des commissions scolaires, celles-ci bénéficiant d'une enveloppe budgétaire prédéterminée qu'elles peuvent allouer en fonction de leurs priorités.

Quatre-vingt-dix commissions scolaires et dix-sept institutions privées organisent des services de transport pour 661 659 élèves sur une clientèle inscrite de 1 071 682 élèves, soit 61,7 %. Le parc d'autobus et de minibus comprend 7 758 véhicules dont 184 sont utilisés en régie ; 10 % de la clientèle transportée est intégrée aux services réguliers de transport en commun.

La réforme du transport scolaire introduite en 1982 visait également une utilisation maximale des ressources. Ainsi, une des mesures de polyvalence permettant d'admettre des clientèles autres qu'écolières sur les parcours réguliers a été appliquée en 1983-1984 par 23 commissions scolaires comparativement à 11 pour l'année scolaire 1982-1983.

Les modifications apportées à la réglementation sur le transport par charte-partie ont assuré des services de transport de groupe à des conditions plus économiques.

Chapitre XII

Relations ministérielles

12.1 Relations intergouvernementales

Ouvert au monde du transport, le Ministère entretient dans le cadre de l'exécution de son mandat, de nombreuses relations avec des associations et des ministères reliés au domaine du transport, tant dans les diverses provinces canadiennes qu'au niveau du gouvernement fédéral ou des gouvernements étrangers.

Sur le plan des relations fédérales-provinciales, deux séances du Conseil des ministres des transports ont eu lieu, l'une à Edmonton et l'autre à Hull. Le Conseil des ministres regroupe les ministres des transports fédéraux, provinciaux et territoriaux autour d'une table de concertation afin d'harmoniser leurs politiques et d'uniformiser au besoin les mesures législatives et administratives découlant de ces politiques.

Cette année, les délibérations des ministres ont porté, entre autres, sur la politique aérienne fédérale, la révision réglementaire dans le domaine du camionnage, les ententes de développement économique régional et la législation sur les trains de banlieue.

Au chapitre des relations Québec—Ottawa, le ministre des Transports du Québec a rencontré son homologue fédéral à Montréal, le 8 mars 1984. Il a notamment été question à cette occasion du renouvellement de l'entente auxiliaire sur le développement des transports, de la politique aérienne fédérale, de la rationalisation des réseaux ferroviaires de la Côte-Nord, du développement de l'aéroport international de Mirabel, du programme d'aide au transport urbain et du transport ferroviaire dans le corridor Québec/Windsor.

Une entente fédérale-provinciale a de plus été conclue le 27 septembre 1983 dans le but de mettre en oeuvre un programme d'aménagement et de développement d'infrastructures aéroportuaires dans la partie septentrionale du Québec. L'entente à frais partagés prévoit des déboursés de 68 500 000 $ étalés sur une dizaine d'années pour la construction d'aéroports dans 11 villages Inuit.

Par ailleurs, l'étroite collaboration qui s'est poursuivie avec les provinces voisines, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, s'est manifestée par des échanges d'informations, une mise en commun d'expertise, des stages et de nombreuses discussions sur les problèmes d'intérêt commun.

Le Ministère a continué de participer activement aux activités de nombreuses associations de transport qui regroupent tant des administrateurs gouvernementaux que des transporteurs, des constructeurs de matériel et d'infrastructures de transport et des consultants. Il convient de mentionner la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Il a de plus été représenté au Colloque national des transports de Régina.

Avec la France, le Ministère a poursuivi sa collaboration notamment en matière de sécurité routière, de transport terrestre des personnes, de transport terrestre des marchandises et de recherche. Le séminaire franco-québécois, qui s'est tenu au Québec en septembre 1983, a permis de mettre en relief de nombreux thèmes d'intérêt et d'élaborer un programme de coopération.

Le ministre a effectué une mission sur la Côte Est américaine en compagnie des principaux partenaires québécois en transport urbain. Cette mission avait un double but pour les participants : celui de se familiariser avec les modes alternatifs de transport urbain et de sensibiliser les élus municipaux à diverses réalisations.

Le Ministère a été l'hôte de délégations en provenance du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario, de France, de Colombie et de Trinité et Tobago tandis que des représentants du Ministère ont effectué des stages aux États-Unis, au Mexique, au Vénézuela, au Brésil, en France, en Angleterre, au Danemark et en Côte-d'Ivoire.

12.2 Relations interministérielles

Le Ministère a multiplié ses contacts avec divers ministères et organismes du gouvernement québécois, dans le cadre des relations établies pour coordonner la mise en application de plusieurs mesures législatives ou administratives.

Il a franchi toutes les étapes d'un programme visant à rendre sa situation linguistique conforme aux dispositions de la Charte de la langue française et il a poursuivi sa vigilance entourant la qualité de la langue de l'Administration.

Il a également travaillé à améliorer ses relations avec le public en harmonie avec le Sécrétariat des relations avec les citoyens et citoyennes. À cet effet, un responsable ministériel a été nommé et un plan d'amélioration composé de plusieurs volets a été présenté à tous les gestionnaires du Ministère. Son application devrait s'étendre jusqu'en septembre 1984.

Dans le cadre de ce programme, visant à humaniser davantage les rapports du Ministère avec les citoyens, il a été convenu d'améliorer l'accueil, de personnaliser l'approche avec le public par une bonne identification et de mieux faire connaître les services offerts à la population.

Le Ministère a aussi procédé à la mise sur pied d'un plan d'action pour appliquer la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (Loi 65).

Un délégué ministériel a été mandaté par le ministre au printemps 1983 pour coordonner les activités reliées à la loi. Des personnes-ressources ont été désignées pour travailler à sa mise en oeuvre et un comité ministériel a été formé, regroupant des représentants de chacune des directions générales.